

и, как следствие, успешной легитимации инноваций на государственной службе в целом.

Библиографический список

1. Александрова Т.Л. Государственный служащий: дилеммы профессионализма. // Реформирование государственной службы в России: проблемы и пути их решения. Материалы Международной научно-практической конференции. – Екатеринбург: УрАГС, 2002.
2. Никитина А.С. Факторы, определяющие специфику инновационной деятельности государственных гражданских служащих [электронный ресурс] // Дискуссия. Выпуск: №4 (34) апрель 2013. Режим доступа URL: <http://journal-discussion.ru/publication.php?id=133> (Дата обращения: 05.01.2014).
3. О государственной программе Российской Федерации "Информационное общество (2011 - 2020 годы): Распоряжение Правительства РФ от 20.10.2010 N 1815-р (ред. от 20.07.2013) // Собрание законодательства РФ, 15.11.2010, N 46, ст. 6026.
4. О Концепции административной реформы в Российской Федерации в 2006 - 2010 годах: распоряжение Правительства РФ от 25.10.2005 N 1789-р (ред. от 10.03.2009) // Собрание законодательства РФ. 14.11.2005. № 46, ст. 4720.
5. О федеральной программе "Реформирование и развитие системы государственной службы Российской Федерации (2009 - 2013 годы: Указ Президента РФ от 10.03.2009 № 261 (ред. от 10.08.2012) // Собрание законодательства РФ. 16.03.2009, № 11, ст. 1277.
6. О федеральной программе "Реформирование и развитие системы государственной службы Российской Федерации (2009 - 2013 годы: Указ Президента РФ от 10.03.2009 № 261 (ред. от 10.08.2012) // Собрание законодательства РФ. 16.03.2009, № 11, ст. 1277.
7. Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года: Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2011 N 2227-р // Собрание законодательства РФ. 02.01.2012, N 1, ст. 216.

УДК 316.4

Новгородцева Анастасия Николаевна,

кандидат социологических наук, novgorodtseva_anastasia@yahoo.com,

УрФУ имени первого Президента России Б.Н. Ельцина, г. Екатеринбург

ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ КАК ФАКТОР РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ИССЛЕДОВАНИЯ КАЧЕСТВА ДОРОГ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

Аннотация: данная статья посвящена изучению форумов как индикаторов общественного мнения жителей региона, в качестве примера выбрана тема – качество дорог Свердловской области. Благодаря выбранному источнику информации раскрываются не только доминирующие стереотипы восприятия проблемы, но и выделяются возможные пути влияния населения на решение проблемы.

Ключевые слова: общественное мнение, форумы, качество дорог.

Novgorodtseva Anastasiia Nikolaevna

PUBLIC OPINION AS AN AGENT FOR SOLVING CITY'S PROBLEMS (IN CASE OF STUDY OF QUALITY OF ROAD IN SVERDLOVSK REGION)

Abstract: this article is devoted to the study of forums as indicators of public opinion of the residents of the region, as an example, the theme - the quality of roads, Sverdlovsk Region. Due to the current source of information disclosed not only the dominant stereotypes of the problem, but also highlighted the impact of the possible ways to solve the problems of population.

Keywords: public opinion, the forum, the quality of roads.

Принято считать, что население страны крайне неудовлетворенно состоянием и качеством дорог в России, что это одна из самых актуальных тем. Но так ли это на самом деле? И какие основные смыслы заключены в этой теме? Ответы на эти вопросы мы находим в форумах. Форум как место для дискуссии и выражения мнения, благодаря фиксации количества участников, времени их активности, стало возможным определить основные тенденции в общественном сознании жителей области [1].

В Свердловской области в поле исследования вошли 8 форумов, при этом 8 форумов уже содержали темы, посвященные автомобильным дорогам, и в 2-х из них эта тема была инициирована. Представлено 19 различных тем, носящих, как некий эмоционально-окрашенный характер (к примеру, «Эх, дороги!»), и событийные темы (к примеру, «В Екатеринбурге ремонтируют улицу Альпинистов»), так и попытки осмыслить дороги комплексно, их качество и другие проблемы, связанные с дорогами (к примеру, «Екатеринбург дорожный»).

Особо следует отметить количество участников. Так выделено 19 инициаторов и 129 участников форумов, присоединившихся к этому обсуждению. Данные свидетельствуют, что тема дорог в форумах всегда порождает дискуссию (это не единичные высказывания, а диалог). Следовательно, тема дорог практически всегда актуальна. Но с точки зрения сезонности высказываний можно выделить период наименьшей активности – это зима. И наибольшей активности – это весна. С точки зрения функционирования дорог данная сезонность представляется легко объяснимой, так после зимы всегда возникают проблемы, связанные с изменением качества дорог, чаще всего появляются новые ямы и выбоины, водителям приходится ездить крайне осторожно. Именно в этот период дороги начинают ремонтировать после зимы (продолжая весной-летом), и участники форума начинают обсуждать вопросы ремонта и закрытия дорог, что мешает свободному движению в городе, так как порождаются новые пробки и заторы на дорогах. И наконец, к зиме в три раза сокращается количество высказываний (по сравнению с осенью – см. Таблица 1).

Таблица 1.

Сезонность высказываний

Сезон	% от общего количества высказываний
лето	23,3%
осень	21,3%
зима	8,0%
весна	47,4%

И наибольшей активности – это весна. С точки зрения функционирования дорог данная сезонность представляется легко объяснимой, так после зимы всегда возникают проблемы, связанные с изменением качества дорог, чаще всего появляются новые ямы и выбоины, водителям приходится ездить крайне осторожно. Именно в этот период дороги начинают ремонтировать после зимы (продолжая весной-летом), и участники форума начинают обсуждать вопросы ремонта и закрытия дорог, что мешает свободному движению в городе, так как порождаются новые пробки и заторы на дорогах. И наконец, к зиме в три раза сокращается количество высказываний (по сравнению с осенью – см. Таблица 1).

Обратимся непосредственно к высказываниям и рассмотрим, факторы, которые неблагоприятно влияют на качество дорог (по мнению участников форумов – см. Таблица 2).

В первую тройку факторов входят коррупция, технологии и дешевые материалы. Особо следует отметить, что для некоторых участников форумов все эти три явления соединяются в некую политику или идею, а именно: «Может и впрям кому то выгодно их каждый год латать, отмывая бабки...». Именно поэтому и используются некачественные и дешевые материалы, нарушается технология. Это выгодно. Зато каждый год есть рабочие места и заказы. Получается замкнутый круг: если будет низкое качество дорог, то будет

необходимость в их ремонте, значит, будут заказы и финансирование. Наблюдается некая долгосрочная стратегия, которая по своей логике предполагает некий сговор всех участников дорожной сферы.

Можно выделить и оперативную стратегию, направленную на немедленную прибыль, которая возможна только при нарушении технологии или при использовании дешевых материалов («Причина думаю понятна - несоблюдение технологии при ремонте дорог, воровство»). В данном случае акцент переносится на, так называемые, «фирмы-однодневки», которые реализуют заказ, не отвечая в дальнейшем за качество осуществленных работ. Но тогда возникает вопрос: почему данное явление продолжает иметь место? Почему не предприняты меры по исключению таких фирм из ремонтных и строительных работ? Следовательно, это системные противоречия, а не нечто единичное и случайное.

Таблица 2.

Неблагоприятные факторы качества дорог

Неблагоприятные факторы	% от общего количества высказываний
Коррупция	42,4%
Технологии	23,1%
Дешевые материалы	11,5%
Некомпетентное проектирование	11,5%
Оборудование	7,7%
Недостаток финансирования	3,8%

Обсуждая технологии, жители области не смогли обойтись без сравнения. Ориентир в сфере качественных дорог – дальнее зарубежье («У нас в отличие от дальнего зарубежья технология укладки дорог просто не соблюдается используют низкокачественные материалы и к тому же сама подушка не готовится должным образом, отсюда и результат»). Из представленного высказывания достаточно сложно сделать вывод, насколько данное мнение носит характер личного опыта (знание дорог дальнего зарубежья или чтения технических документов) или навязанного мнения (из различных СМИ). Но само наличие подобного высказывания должно настораживать различные органы власти и представителей дорожной сферы в связи с тем, что население области достаточно осведомлено о том, какие дороги можно встретить за пределами России. Следовательно, определенный уровень знания предполагает и определенный уровень запросов и потребностей, сформированных этим знанием, – естественно возникает вопрос: а почему же дороги столь отличаются? И столь же естественен ответ: виноваты представители власти и коррупция (см. Таблицы 2-3).

В общественном мнении по многим вопросам существует некое представление о противостоянии отечественной и импортной продукции. Существует глубокая вера в то, что зарубежные товары и продукция отвечают более высоким требованиям и стандартам качества, в то время как российская продукция отстает и не котируется на иностранных рынках. Виноватыми в данной ситуации оказываются уже компании, производящие материалы для строительства и ремонта дорог. Но что характерно, о них участники форума не высказываются напрямую, о чем свидетельствует данные из таблицы 3, так как эта проблема соединяется с политикой, так как стандарты качества должны формироваться и контролироваться органами власти. Подтверждает этот вывод

Таблица 3.

Виновники плохого качества дорог

«Обвиняемые»	% от общего количества высказываний
Компании-подрядчики (строительство и ремонт дорог)	50,0%
Муниципалитет	37,5%
Государство	12,5%

и следующее высказывание: «Еще один факт того, что все зависит не от кризиса, бюджетных денег и многих других причин, а от местной Управы. Какой Хозяин, такой и город. Если Вы хотите

узнать какой мер, посмотрите на дороги. Все будет понятно».

В то же время необходимо отметить и принципиально важные высказывания участников форумов, касающиеся низкого качества проектирования и дальнейшего строительства дорог (что в целом относит нас к выше указанной проблеме – формирования стандартов). С одной стороны, это наличие дополнительных атрибутов дорог («Никем не были предусмотрены сливы и стоки для дождевых вод и талого снега. В результате все воды с дороги включая грязь и автомобильные отходы стекают во двор вышеуказанных домов. Лужа образуется такая, что, чтобы попасть домой - нужно в резиновых сапогах по грязи обходить за гаражами. Заехать во двор на автомобиле - чревато тем, что в радиатор попадет вода»). С другой стороны, это понимание различий эксплуатации дорог («все дороги изначально построены для легкового транспорта. А ездят по ним, ... и автобусы, и грузовые автомобили»).

Жители Свердловской области чувствуют ущемление их прав на качество дорог в связи с тем, что, к примеру, новая дорожная техника приобретается только для московских дорог («закупают такую технику для строительства очередной кольцевой дороги в Москве»).

Обратимся далее к тем предложениям, которые выдвигают участники форумов для решения указанных проблем (см. Таблица 4). Предложенные решения противоречат многим отдельным высказываниям и об использовании западных технологий и о роли власти, и в итоге в большинстве акцент

Таблица 4. перенесен на компании-

Предложения по повышению качества дорог

Конструктивные предложения	% от общего количества высказываний
Введение жестких мер воздействия на компании-подрядчиков, выполняющих работы ненадлежащего качества	83,3%
Введение общественного контроля над качеством дорог	16,7%

подрядчики, так предлагается введение жестких мер воздействия на компании-подрядчиков, выполняющих работы ненадлежащего качества. И жители области согласны способствовать этому процессу, а именно, в

ситуации введения общественного контроля над качеством дорог. Данная система предложений достаточно интересна, с одной стороны, предполагается повышение уровня ответственности за осуществленную группу работ благодаря наличию жестких мер воздействия: «нужно лишать такие кампании лицензий. Или вести "черный" реестр в котором отмечать число браков в гарантийный год. Не должна такая компания выживать в суровых условиях рынка», с другой стороны, повышается роль гражданских инициатив, жители области и городов готовы принимать активное участие в решении данной проблемы (уже существуют аналоги: «Как делает объединение "Тагил без ям"!»). Это явление может стать первой вехой в создании конструктивного и взаимовыгодного сотрудничества населения и органов власти на местном уровне. Именно в таком диалоге будет выстроена и система требований к качеству дорог (к примеру, наличие сливов). В этой связи наиболее радикальным предложением – является наличие платных дорог! Население готово платить за качественные дороги – этот факт в наибольшей степени выражает усталость жителей городов и области от существующего состояния дорог. «Дорога должна быть платной. Заказчиком при строительстве должна выступать фирма, которая будет не только владеть дорогой, но и эксплуатировать эту дорогу. Каждый год дорога должна проходить аттестацию и если не прошла - статус платной с неё снимается».

Для жителей Свердловской области характерно скорее пассивное выражение недовольства, чем активная гражданская позиция, только 16% участников форума обозначили введение общественного контроля над качеством дорог. В своих высказываниях в большей степени они выражают недовольство и претензии, чем некие решения и готовность вникнуть в данную проблему.

Примечание:

[1] В тексте приведены цитаты из форумов без указания их авторства и названия форума для сохранения анонимности высказываний, но в авторской обработке. Используются в тексте совокупные показатели, которые включают в себя 17 свободных инициаторов / тем, инициированных жителями региона (стихийно), и 2 агентов инициации / тем, инициированные в рамках данного исследования (целенаправленно в научных целях).

УДК 331.5.024.54

Парсюкевич Антон Мечиславович,
соискатель, a030363@yandex.ru,

Уральский государственный экономический университет, г.Новоуральск

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДОВЫМИ РЕСУРСАМИ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Аннотация: реструктуризация градообразующего предприятия, оказывая воздействие на локальный рынок труда, не только изменяет структуру занятости экономически активного населения моногорода, но и негативно влияет на социально-экономическое благосостояние работающих, способствуя повышению социальной напряженности на территории.

Ключевые слова: управление трудовыми ресурсами, моногород, реструктуризация градообразующего предприятия, локальный рынок труда.

Parsyukevich Anton

SOME ISSUES OF THE LABOUR RESOURCES MANAGEMENT IN THE MUNICIPAL FORMATION

Abstract: city-forming enterprise restructurisation, impacting on the local labour market, not only changes the structure of the economically active population employment of the monocity, but also adversely affect the socio-economic well-being of workers, contributing to an increase social tensions in the area.

Keywords: labour resources management, monocity, city-forming enterprise restructurisation, local labour market.

МО «Новоуральский городской округ» является классическим моногородом с высокой долей занятых на основном предприятии и в бюджетном секторе. Следствием реструктуризации градообразующего предприятия станет выведение на рынок целого ряда предприятий, на которых занято порядка 12% (6 тыс. чел.) всего экономически активного населения города. Рынок труда Новоуральского городского округа не способен принять людей, высвобождающихся в процессе реструктуризации градообразующего предприятия – ОАО «Уральский электрохимический комбинат» (ОАО «УЭХК»). Статус ЗАТО обуславливает ограниченность локального рынка труда, сниженную мобильность населения, маловероятность миграционного прироста населения города. Сравнительно низкое качество жизни и рост социального напряжения способствуют оттоку людей из муниципального образования: наблюдается рост маятниковой миграции. По данным Центра стратегических разработок «Северо-Запад», ежедневно на работу в город Екатеринбург из Новоуральского городского округа приезжает около 2200 чел. [1]. Существующая система среднего образования городского округа работает полностью на «внешнее пространство»: более 80% выпускников школ